BEM ได้รับคัดเลือกให้เป็น “หุ้นยั่งยืน” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5

BEM ได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 146 บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ที่อยู่ในรายชื่อ “หุ้นยั่งยืน” หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2564 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 ในฐานะผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

สรุปผลการดำเนินงานสำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กลับมารุนแรงอีกครั้งในเดือนกรกฎาคม 2564 รัฐบาลได้ประกาศให้มีการล็อกดาวน์และเคอร์ฟิวในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 พร้อมทั้งขอความร่วมมือให้ภาครัฐและเอกชน work from home 100% ซึ่งส่งผลกระทบเชิงลบต่อกิจกรรมการเดินทาง เป็นผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลง โดยมีจุดต่ำสุดในเดือนสิงหาคม ปริมาณผู้ใช้ทางเฉลี่ย 593,900 ต่อวัน ผู้โดยสารเฉลี่ย 62,400 ต่อวัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการเดินทางฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนกลับมาเกินกว่า 1 ล้านเที่ยวอีกครั้งเมื่อปลายเดือนตุลาคม 2564 ทั้งนี้ คาดว่าปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและปริมาณผู้โดยสารจะฟื้นตัวเร็วขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2564 จากนโยบายเปิดประเทศของรัฐบาล

แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรงขึ้น ด้วยการบริหารจัดการต้นทุนรวมถึงการได้รับเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทอื่น ทำให้ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 108 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 714 ล้านบาท หรือร้อยละ 86.9

รายได้จากการดำเนินงาน จำนวน 2,154 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 1,418 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.7 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลง 869 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถลดลง 510 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลง 39 ล้านบาท

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 1,537 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 264 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 489 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.1 และ 45 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.6 ตามลำดับ จากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงสุทธิจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 10 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 สาระสำคัญจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยาวสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

สำหรับงวดเก้าเดือนปี 2564 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 614 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 868 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.6 สาเหตุจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารลดลง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทลดลง ขณะเดียวกันต้นทุนการให้บริการรวมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 6,079 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 1,218 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.7 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,631 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 68 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ดอกเบี้ยจ่ายบางส่วนยังถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 3		เปลี่ยนแปลง	งวด 9 เดือน		เปลี่ยนแปลง
	ปี 2564	ปี 2563	ร้อยละ	ปี 2564	ปี 2563	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	1,278	2,147	-40.5	4,554	5,953	-23.5
รายได้จากธุรกิจระบบราง	700	1,210	-42.1	2,524	3,319	-24.0
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	176	215	-18.1	590	586	0.7
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	2,154	3,572	-39.7	7,668	9,858	-22.2
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*53*	*65*	*-18.5*	*167*	*215*	*-22.3*
รายได้อื่น	225	230	-2.2	524	516	1.6
รวมรายได้	2,432	3,867	-37.1	8,359	10,589	-21.1
ต้นทุนการให้บริการ	1,537	2,026	-24.1	5,217	6,342	-17.7
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	264	309	-14.6	862	955	-9.7
รวมค่าใช้จ่าย	1,801	2,335	-22.9	6,079	7,297	-16.7
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีฯ	631	1,532	-58.8	2,280	3,292	-30.7
ต้นทุนทางการเงิน	491	487	0.8	1,449	1,339	8.2
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*59*	*73*	*-19.2*	*182*	*224*	*-18.8*
กำไรก่อนภาษีเงินได้	81	972	-91.7	649	1,729	-62.5
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	(27)	148	-118.2	34	242	-86.0
กำไรก่อน NCI	108	824	-86.9	615	1,487	-58.6
NCI	-	2	-100.0	1	5	-80.0
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	**108**	**822**	**-86.9**	**614**	**1,482**	**-58.6**
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.01	0.05		0.04	0.10	

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 1,278 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสที่ 3 ปี 2563 จำนวน 869 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.5 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 ที่รุนแรงขึ้นเรื่อยมาตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 จนกระทั่งรัฐบาลต้องออกมาตรการล็อกดาวน์ในเขตกรุงเทพและปริมณฑลอีกครั้งในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2564 ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเดือนสิงหาคม 2564 ซึ่งเป็นจุดต่ำสุดของปี กล่าวคือ มีปริมาณรถที่ใช้ทางด่วน 593,900 เที่ยวต่อวัน ลดลงจาก YoY ร้อยละ 47.5 ต่อมาภายหลังรัฐบาลเริ่มผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนได้ปรับฟื้นตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยปริมาณรถเฉลี่ยเดือนกันยายน 2564 กลับมาอยู่ที่ 783,900 เที่ยวต่อวัน ฟื้นตัวขึ้นจากเดือนสิงหาคมร้อยละ 32.0 และในเดือนตุลาคม 2564 ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้นเป็น 898,700 เที่ยวต่อวัน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 473 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 174 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.9 สาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณจราจรที่ลดลง และการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 700 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสที่ 3 ปี 2563 จำนวน 510 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.1 โดยรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลง จากผลกระทบของ COVID-19 ที่มีความรุนแรงมากขึ้นในไตรมาสนี้ ประกอบกับมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลที่เข้มงวดมากขึ้น ส่งผลให้ในเดือนสิงหาคมมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 62,400 เที่ยวต่อวัน แต่ภายหลังการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐในเดือนกันยายน ปริมาณผู้โดยสารฟื้นตัวกลับมาอย่างมีนัยสำคัญอยู่ที่ 100,100 เที่ยวต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.0 จากเดือนสิงหาคม ทั้งนี้ปริมาณผู้โดยสารยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนตุลาคม 2564 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าอยู่ที่ 135,900 เที่ยวต่อวัน

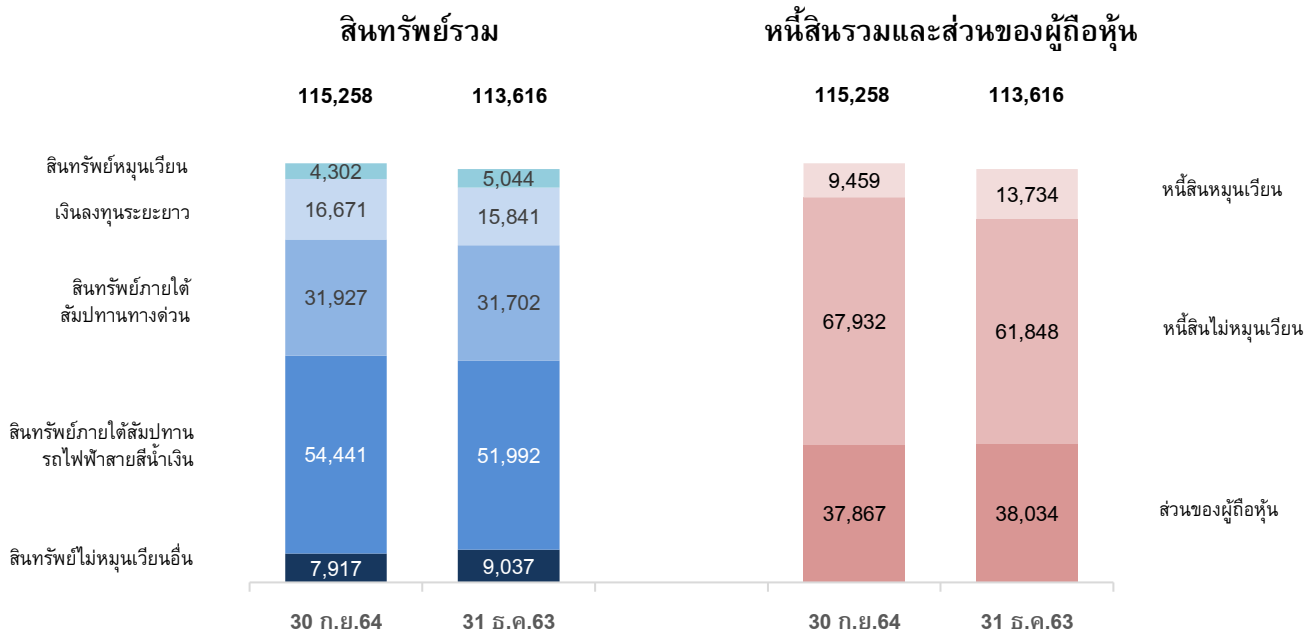
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 998 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 314 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.9

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 176 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสที่ 3 ปี 2563 จำนวน 39 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.1 จากผลกระทบของ COVID-19 และมาตรการเยียวยาให้กับคู่ค้าของบริษัท ในส่วนต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 66 ล้านบาท ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 115,258 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,642 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานทางด่วนและสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน และการเพิ่มขึ้นของมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะยาว หนี้สินรวม จำนวน 77,391 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,809 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 จากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,867 ล้านบาท ลดลงสุทธิ 167 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 สาระสำคัญจากการจ่ายเงินปันผลในเดือนพฤษภาคม 2564 จำนวน 1,529 ล้านบาท ขณะที่งวดเก้าเดือนของปี 2564 มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 614 ล้านบาท และการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น 664 ล้านบาท

กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	งวด 9 เดือน	
	ปี 2564	ปี 2563
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	1,913	4,065
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(1,413)	(3,096)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,201)	610

สำหรับงวดเก้าเดือนปี 2564 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน 1,913 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ตามการลดลงของรายได้ของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เป็นการปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 1,066 ล้านบาท การปรับปรุงทางด่วน จำนวน 645 ล้านบาท สินทรัพย์ถาวรสุทธิ จำนวน 71 ล้านบาท การลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย จำนวน 123 ล้านบาท และเงินปันผลรับ จำนวน 492 ล้านบาท

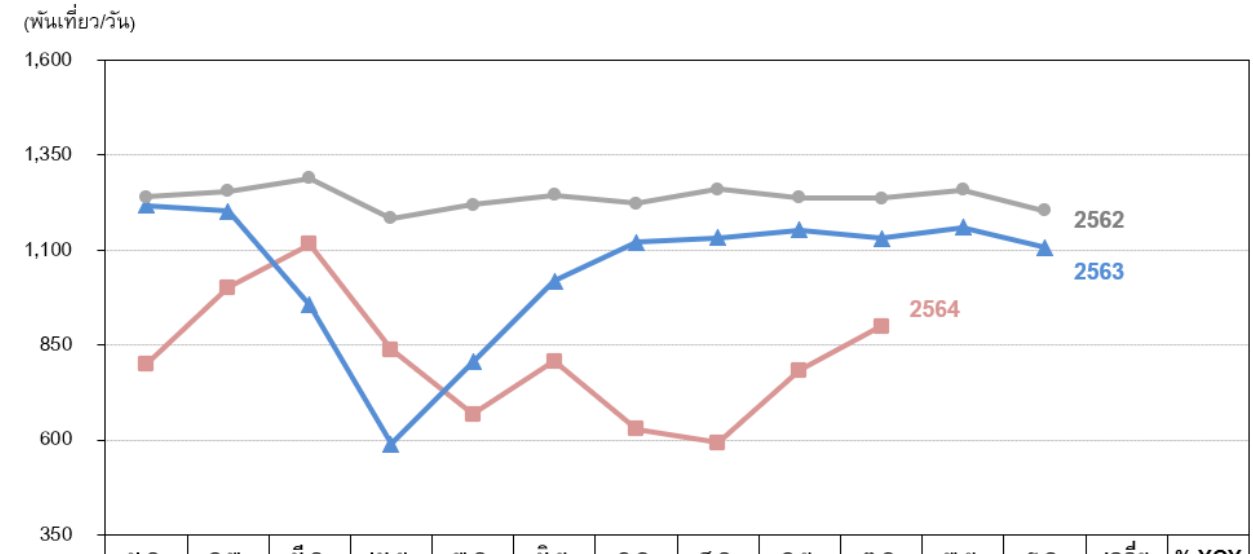
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เป็นการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ จำนวน 1,617 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,289 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล จำนวน 1,529 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 3	
		ปี 2564	ปี 2563
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	4.56	21.61
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	3.07	5.13
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	1.11	1.94
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.85	1.73
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.60	1.44

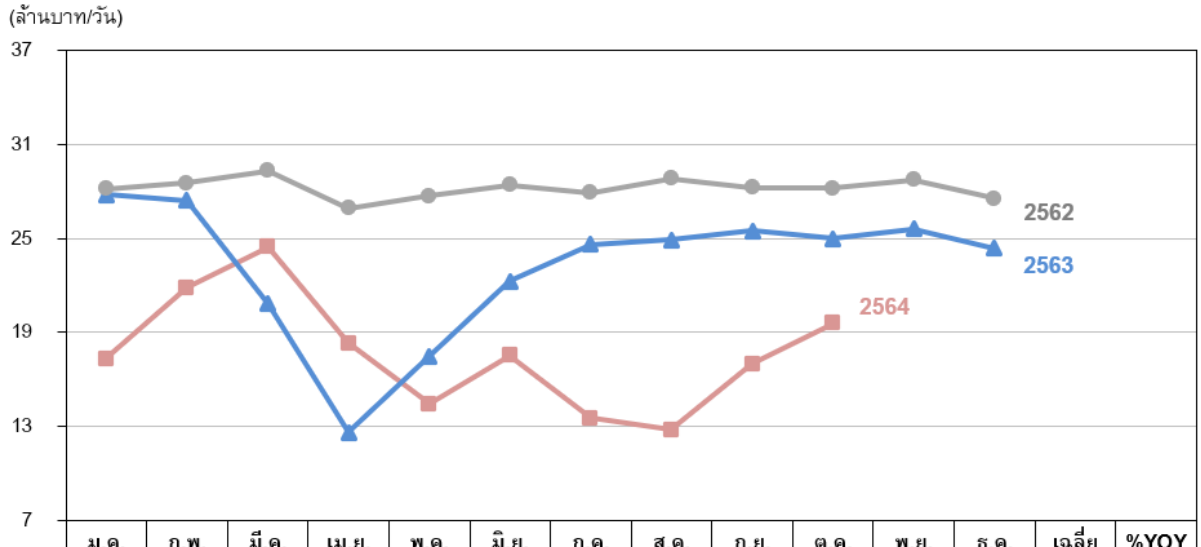
การแพร่ระบาดของ COVID-19 กระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัท ทำให้อัตรากำไรสุทธิ ROE และ ROA ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สำหรับ D/E เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อ แต่ยังคงต่ำกว่าสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2564		799.5	1,001.3	1,115.5	837.8	668.0	807.8	628.0	593.9	783.9	898.7			814.0	-21.2%
2563		1,216.9	1,201.7	955.8	589.8	804.9	1,018.2	1,121.3	1,131.7	1,153.2	1,130.6	1,158.8	1,107.1	1,049.9	-15.1%
2562		1,239.6	1,255.6	1,288.1	1,183.0	1,218.3	1,244.7	1,223.3	1,260.2	1,238.3	1,235.5	1,257.8	1,203.4	1,237.2	0.6%
%YOY	64/63	-34.3%	-16.7%	16.7%	42.1%	-17.0%	-20.7%	-44.0%	-47.5%	-32.0%	-20.5%			-21.2%	
	63/62	-1.8%	-4.3%	-25.8%	-50.1%	-33.9%	-18.2%	-8.3%	-10.2%	-6.9%	-8.5%	-7.9%	-8.0%	-15.1%	

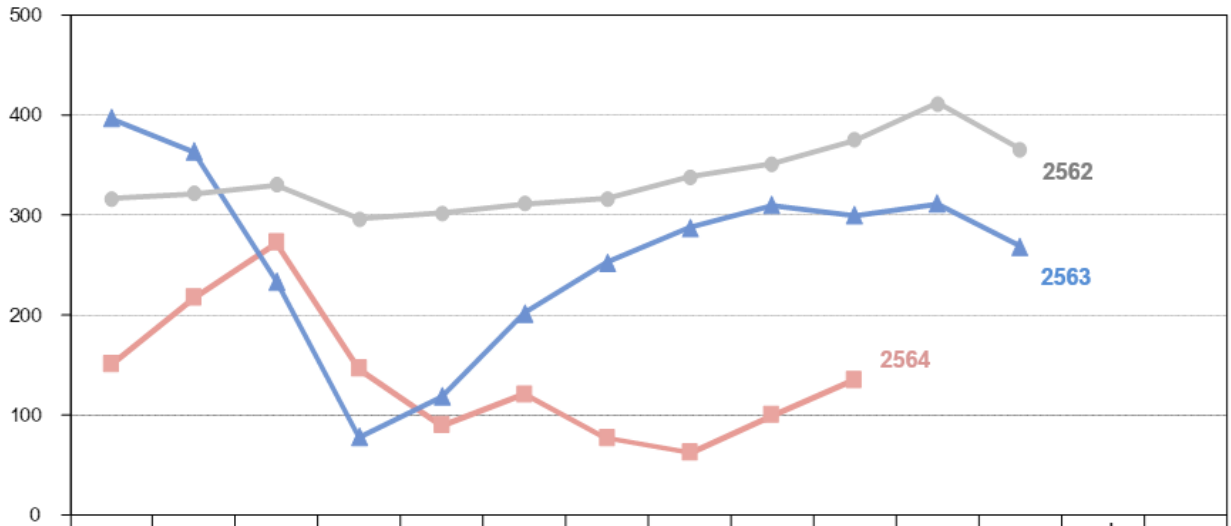
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2564		17.3	21.9	24.5	18.3	14.5	17.5	13.5	12.8	17.0	19.6			17.7	-22.7%
2563		27.8	27.4	20.8	12.6	17.5	22.3	24.6	24.9	25.5	25.0	25.6	24.4	23.2	-17.7%
2562		28.2	28.5	29.3	27.0	27.7	28.4	27.9	28.8	28.3	28.2	28.7	27.5	28.2	1.3%
%YOY	64/63	-37.7%	-20.3%	17.4%	45.0%	-17.3%	-21.4%	-45.0%	-48.8%	-33.3%	-21.6%			-22.7%	
	63/62	-1.3%	-3.9%	-29.0%	-53.2%	-37.0%	-21.6%	-11.9%	-13.6%	-9.9%	-11.4%	-10.9%	-11.4%	-17.7%	

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

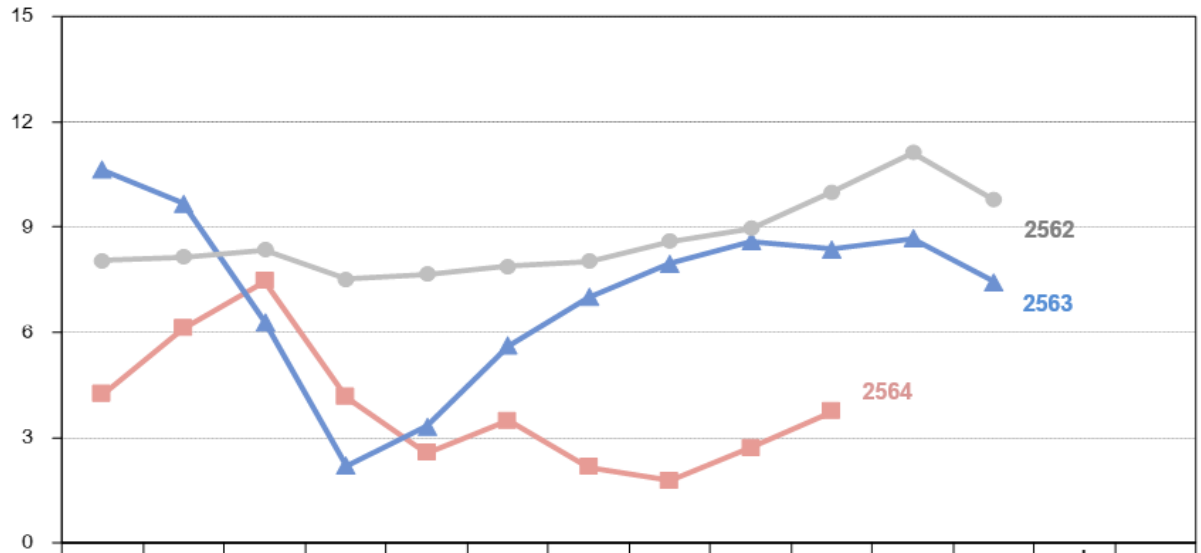
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2564		151.2	217.6	272.6	146.9	90.3	120.9	77.2	62.4	100.1	135.9			136.9	-46.2%
2563		397.4	363.9	234.0	78.5	118.8	202.7	253.4	288.1	310.3	299.9	311.8	269.1	260.5	-22.7%
2562		316.9	321.7	330.5	296.6	302.1	311.7	316.7	338.5	351.5	375.4	412.8	365.9	336.8	8.1%
%YOY	64/63	-61.9%	-40.2%	16.5%	87.1%	-24.0%	-40.3%	-69.5%	-78.3%	-67.7%	-54.7%			-46.2%	
	63/62	25.4%	13.1%	-29.2%	-73.5%	-60.7%	-35.0%	-20.0%	-14.9%	-11.7%	-20.1%	-24.5%	-26.5%	-22.7%	

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2564		4.2	6.1	7.5	4.2	2.6	3.5	2.2	1.8	2.7	3.7			3.8	-45.1%
2563		10.6	9.7	6.3	2.2	3.3	5.6	7.0	8.0	8.6	8.4	8.7	7.4	7.1	-17.7%
2562		8.0	8.2	8.4	7.5	7.7	7.9	8.0	8.6	9.0	10.0	11.1	9.8	8.7	10.0%
%YOY	64/63	-60.1%	-36.9%	18.6%	89.4%	-22.7%	-37.9%	-69.1%	-77.7%	-68.5%	-55.3%			-45.1%	
	63/62	32.2%	18.7%	-24.8%	-70.8%	-56.7%	-28.6%	-12.7%	-7.4%	-4.1%	-16.2%	-22.0%	-24.0%	-17.7%	